
**ANALÝZA AKTUÁLNÍCH LEGISLATIVNÍCH ZMĚN V HODNOCENÍ
TECHNICKÉHO STAVU VOZIDEL A SOUVISEJÍCÍCH ZMĚN V DOPRAVĚ
ANALYSIS OF THE CURRENT LEGISLATIVE CHANGES IN EVALUATION
CONDITION VEHICLES AND RELATED CHANGES IN TRANSPORTATION**

Michal Novotný⁴⁷,

ABSTRAKT:

Tato práce je určena především soudním znalcům, STK technikům, kontrolním orgánům a všem účastníkům provozu na pozemních komunikacích.

Při analýze technického stavu nákladních vozidel je vycházeno z technických požadavků, které jsou uvedeny v textu a jsou převzaty z jednotlivých ustanovení pro schvalování vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3, O4 uvedených v Předpisech EHK a evropských Směrnic, platných k datu vydání. Stěžejní část této práce je tvořena technickými přepisy společně s metodickými postupy a praktickými zkušenostmi z oblasti diagnostiky silničních vozidel, z kterých jsem musel vycházet pro vytvoření této práce. Zabývá se kontrolou jednotlivých systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků vozidla, které jsou uvedeny v protokolu v bodě č. 10 písmeno a) a 1) přílohy č. I. – směrnice 2010/30/ES. Na které navazují nově vydané zákony a vyhlášky v následujících letech.

ABSTRACT:

This work is intended primarily judicial experts, STK technicians, control authorities and all participants of road traffic.

When analyzing the technical condition of the trucks went from technical requirements that are listed in the text and are taken from various provisions concerning the approval of vehicles of categories M2, M3, N2, N3, O3, O4 listed in EHK and the European Directives in force on the date of issue . The main part of the work consists of technical transcripts together with the methodology and practical experience in the field of diagnostics road vehicles, from which I had come to create this work. It deals with the control of the individual systems, components and separate technical units for vehicles that are listed in the log in section 10 letter a) and 1) Annex I - Directive 2010/30/ES. At the follow-up of newly issued laws and regulations in the coming years.

KLÍČOVÁ SLOVA:

Technické požadavky, legislativní změny, technický stav, technické závady, bezpečnost silničního provozu.

KEYWORDS:

Technical requirements, legislative changes, technical condition, technical defects, road safety.

⁴⁷⁾ Novotný, Michal, Ing. – 1. autor, VUT v Brně, Ústav soudního inženýrství, doktorand, Údolní 244/53, 602 00 Brno, 737608251, michal_novotny@email.cz

1 ÚVOD

V dnešní motorizované době je vozidlo nezbytnou součástí života každého z nás. Jeho technický stav je důležitým faktorem pro bezpečnost a plynulost dopravy na silnicích. U řádně udržovaného a správně fungujícího vozidla, které splňuje bezpečnostní požadavky, existuje mnohem menší riziko účasti na dopravní nehodě. Týká se to nejen osobní, ale i nákladní dopravy. Provoz na pozemních komunikacích je upraven v zákoně o provozu na pozemních komunikacích 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Ten ukládá povinnost řidiči užít k provozu na pozemní komunikaci vozidlo, které splňuje určité technické podmínky.

Dodržování stanovených pravidel přispívá k tomu, aby naše silnice byly bezpečnější. Je proto technický stav jakéhokoli vozidla určeného k provozu tak důležitý? Je základem bezpečné jízdy? A ovlivňuje negativně naše životní prostředí? To jsou otázky hodné k zodpovězení. Není to problém pouze našeho státu, ale celosvětový.

Silniční doprava pro nás znamená jakýsi symbol pokroku. Téměř všichni obyvatelé jsou na dopravě nějakým způsobem závislí. Ať už formou přepravy z místa na místo, nebo jsou zaměstnání v této široké oblasti. Je i zdrojem příjmu do státního rozpočtu. Technický stav vozidel je neustále přetřásán nejen v médiích, ale i ve státní správě. Právě ta by měla vymezit pravidla a zajistit neustálou kontrolu jejich dodržování. I přesto, že jsou prováděny nepravidelné kontroly technického stavu vozidel policií ČR, jsou povinny periodické kontroly měření emisí a technické prohlídky, je technický stav vozidel u nás žalostný.

Technický stav vozidla přináší pro vlastníky a uživatele mnoho problémů. Abych řekl pravdu, tak každý řidič a vlastník motorového vozidla je zodpovědný za jeho stav. Víím, že je mezi námi spousta takových, co o stav svého auta dbají. Věnují mu dostatečnou péči a to nejen před technickou prohlídkou. Dalo by se konstatovat, že spousta nepříjemností způsobují hlavně řidiči, kteří usednou za volant vozidla nezpůsobilého k provozu na silnici. Jejich auta mají např. nesouměrně působící brzdy, nedostatečný brzdový účinek, nadměrně poškozené pneumatiky, prasklé rámy nebo jiné nebezpečné závady. To je pak jednou z příčin dopravních nehod. Neuvědomují si, že ohrožují nejen sebe, ale i další řidiče a ostatní účastníky silničního provozu (chodce, cyklisty). Způsobují samozřejmě i nemalé hmotné škody (na pozemních komunikacích, domech), tak i ohrožují životní prostředí. [3]

2 STÁVAJÍCÍ LEGISLATIVA

V řešené oblasti této práce, která je určena a koncipována primárně pro soudní znalce v automobilovém oboru, a také je určena kontrolním orgánům, dopravcům, řidičům a všem ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích ve znění článku 2 písm. B) směrnice 2000/30/ES pro namátkovou silniční kontrolu technického stavu užitkových vozidel.

Technické požadavky uvedené v textu jsou převzaty z jednotlivých ustanovení pro schvalování vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 uvedených v Přepisech EHK a evropských Směrnic, platných k datu vydání.

Evropský parlament a Rada evropské unie přijala v roce 2000 směrnici 2000/30/ES ze dne 6. června 2000, o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství, která byla doplněna směrnicí směrnici komise 2003/26/ES, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES. Podle důvodové zprávy nedávají pravidelné roční technické prohlídky užitkových vozidel dostatečnou záruku toho, že tato vozidla odpovídají technickým předpisům v průběhu celého

roku. Účelem směrnice bylo proto zavedení dodatečných cílených silničních kontrol pro kontrolu technického stavu užitkových vozidel provozovaných ve Společenství. Nebo i pro kontrolu technického stavu vozidel po nehodě soudním znalcem. V příloze č. I uvádí směrnice vozidla, kterých se dodatečná silniční technická kontrola týká a vzor protokolu o technické silniční kontrole, kterého se musím v této práci držet a ze kterého musím v této práci vycházet. V bodě číslo 10 tohoto protokolu je uveden seznam kontrolovaných systémů, konstrukčních částí nebo samostatných kontrolních celků vozidla. V příloze č. II je věnována zvláštní povinnost kontrole brzd, emisí výfukových plynů a omezovačů rychlosti vozidla.

Při tvorbě této práce pro kontrolu technického stavu užitkových vozidel jsem vycházel z kontrolních bodů uvedených v příloze č. I – Směrnice 2000/30/ES ve znění směrnice 2003/26/ES s přihlédnutím k platné legislativě ČR v oblasti silniční dopravy. Jde zejména o závady na vozidle, uvedené v § 36 vyhlášky č.341/2002 Sb., o schválení technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a pro které nesmí být vozidlo dále použito v provozu na pozemních komunikacích.

Dalším parametrem, použitým pro hodnocení závad, je „Seznam kontrolních úkonů pro zjišťování a hodnocení technického stavu při technické prohlídce a použité stupně hodnocení závad“ uvedené v příloze číslo 7 vyhlášky č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů a „Povinné testovací položky“ uvedené v příloze č. II – Směrnice Rady 2009/40/ES.

Rozsah této práce a způsob provádění kontroly podle jednotlivých kontrolních úkonů je však v tomto případě omezen s účelem směrnice 2000/30/ES na to, že kontrola technického stavu vozidla v silničním provozu nebo na místě silniční nehody je prováděna pouze vizuálně. Jednotlivé kontrolní úkony jsou proto v práci nastaveny tak, že lze provést kontrolu pouze obhlídkou okolo vozidla nebo i prohlídkou pod vozidlem za použití jednoduchých technických prostředků (např. najížděcí rampa, montážní lehátko, kladívko, svítilna, apod.)

Protože směrnice 2000/30/ES striktně nenařizuje provádění všech kontrolních bodů uvedených v příloze č. I., záleží jen na kontrolním orgánu, jaký způsob a v jakém rozsahu kontrolu technického stavu vozidla použije.

Samotná práce je rozdělena na několik hlavních částí, kde jsou zmiňovány právní a technické aspekty silničních technických prohlídek. V úvodu je vlastní text směrnice č. 2000/30/ES s pozdějšími změnami směrnice 2003/36/ES včetně příloh č. I a II. Dokument je zpracován do zkrácené integrované podoby a obsahuje pouze technické přílohy a ty podstatné části uvedených dokumentů, které jsou rozhodující pro jejich aplikaci. V další části díla jsou uvedeny pasáže zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů a citované vyhlášky č. 341/2002 Sb., které se bezprostředně dotýkají problematiky silničních technických kontrol vozidel ve vztahu ke kontrolním orgánům.

Stěžejní část díla je tvořena technickými předpisy společně s metodickými postupy a praktickými zkušenostmi z oblasti diagnostiky silničních vozidel. Podrobně se zabývá kontrolou jednotlivých systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků vozidla, které jsou uvedeny v protokolu v bodě č. 10 písmeno a) až 1) přílohy č. I – Směrnice 2000/30/ES. K jednotlivé problematice jsou vždy uvedené technické požadavky vycházející z posledních technických předpisů a legislativy (Směrnice EHS/ES, předpisy EHK, vyhlášky, stanoviska MD ČR k jednotlivé problematice, apod.) a způsob provádění kontroly. Na závěr

jsou uvedeny závady, které ohrožují bezpečnost silničního provozu. Součástí kontrolního postupu je i obrazová nebo fotografická část, ve které jsou znovu vyzvednuty problematická místa, na které je potřeba se při kontrole zaměřit.

3 NEJDŮLEŽITĚJŠÍ ZMĚNY V LEGISLATIVĚ

3.1 Technický stav vozidel

Výše shrnuté směrnice Evropské Rady, zákony, vyhlášky a nařízení jsou stále platné. Z důvodů snahy zákonodárců, aby byly vozidla, jenž se pohybují po našich silnicích méně nebezpečná. Tak se legislativa týkající se technického stavu vozidel mění novelizací poměrně často.

Jedna s nejdůležitějších aktuálních změn týkajících se technického stavu vozidel byla novelizována Vyhláška č. 82/2012, která vešla v platnost 6. března 2012.

Tato vyhláška se týká o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích.

Nejdůležitější změny v této vyhlášce je:

- Vyhláška upravuje a mění druhy závad. Při porovnání se starou vyhláškou se většinou upravuje pohled na závady ve smyslu, že kontrolor dostal větší možnost individuálního posouzení. To je například prasklé čelní sklo na vozidle ve stírané ploše byla, po staru závada typu C a z toho vyplíval zákaz užívání vozidla, jež má vážnou závadu a následné zahájení správního řízení s řidičem a dopravcem za prasklinu nad 2 cm. V novele vyhlášky už si kontrolor musí vybrat, jestli je to závada typu C a nebo B. S tím, že závadu typu C by volil v okamžiku, pokud by to ohrožovalo bezpečnost provozu vozidla, například masivně poškozené čelní sklo. Ale jak jsem uvedl je to na individuálním posouzení STK technika a zákonodárci se snaží i o zvyšování kvalifikace těchto techniků a kontrolorů.
- Dalším vhodným příkladem by mohl být únik provozních kapalin. Do 06.03.2012 bylo že pokud z vozidla unikl olej a nekapal na vozovku, tak to byla závada typu B, pokud však jedna jediná kapka ukápla z vozidla na vozovku v ten okamžik se ze závady typu B změnila na závadu typu C. Následně je vozidlu zakázána jízda jelikož nesplňuje podmínky provozu na pozemních komunikacích a následuje správní řízení na dopravce a řidiče, jde jsou velice nepříjemné postihy i dokonce zákaz činnosti pro řidiče od 6 měsíců do 12 měsíců a vysoké pokuty. Po novele vyhlášky je na kontrolujícím technikovi, který si může vybrat, zda dá závadu typu B, nebo C. za odkapávání například oleje na vozovku a jestli za nadměrným únikem pro udělení závady typu C je pro něj jedna kapka, více kapek nebo až celá kaluž oleje na vozovce.
- Také bych chtěl zdůraznit, že v této obsáhlé vyhlášce přibýly nové úkony například kontrola: Montáž zařízení pro výrobu horkých nápojů nebo kuchyňské zařízení v autobusu nesplňuje požadavky bezpečnosti, což je závada typu B. nebo Dorozumívací zařízení pro osoby se sníženou pohyblivostí, je-li vyžadováno, nefunguje, nebo chybí nebo její provedení nebo umístění v autobusu není v souladu s požadavky, což je také závada typu B a sousta dalších. Které tam nebyly.

3.2 V dopravě

3.2.1 Vážení užitkových vozidel

Od 1. srpna 2012 vyšel novelizovaný zákon č. 13/1997 Sb. který byl k tomuto datu novelizován. V tomto zákoně o provozu na pozemních komunikacích došlo k změnám v:

- Způsobilost pro povolání, zaměstnání řidiče užitkového vozidla – zpřísňuje podmínky k udělení profesního oprávnění k řízení užitkového vozidla, hlavně pro starší ročníky řidičů a zpřísňuje vykonávání psychologických testů.
- Postavení, funkce a právní režim pozemních komunikací a provozu na nich – změna například, že za přetížené vozidlo zastavené na pozemních komunikacích spadajících do oblasti působení kraje, který vydává povolení na nich vážit bude vybírat pokuty ve správním řízení obec.
- Správa dopravy a komunikací – nově vážit na pozemních komunikacích můžou jen firmy, které budou mít povolení od místně příslušného krajského úřadu.
- Správní přestupky a správní delikty – pro řidiče přetíženého nákladního vozidla byť o jedno kilo je sankce na místě do 15000 Kč a tři body. Pro dopravce je nově poplatek za zvážení užitkového vozidla při přetížení se zvedl z 600 Kč na 6000 Kč. A dopravce musí být poslán do správního řízení, kde mu hrozí sankce za každou započatou tunu při přetížení na víc zaplatí 7000 Kč.
- Uvedu reálný příklad. Pokud proběhne na silnici vážení užitkového vozidla dle výše uvedeného zákona a bude toto vozidlo nebo například návěsová souprava přetížena o 5001 kg. Pak obvykle při tomto přetížení dostane řidič pokutu 15000 Kč a dopravce zaplatí poplatek za zahájení správního řízení 1000 Kč. Za každou započatou tunu 7000 Kč, což je $7000 * 6 = 42000$ Kč. A také musí uhradit poplatek za zvážení vozidla 6000 Kč. V součtu při tomto přetížení to dělá 15000 Kč pro řidiče a 49000 Kč pro dopravce.

3.2.2 Nebezpečných věcí převážených po silnici (Dohoda ADR)

Dohoda ADR se mění každé dva roky. A při této změně existuje přechodné období půl roku, kdy platí jak stará Dohoda ADR pro rok 2011, tak nová Dohoda ADR pro rok 2013.

Změny ADR od 1. ledna 2013

Na svém 88. zasedání v květnu 2010 v Ženevě se sešla pracovní skupina WP.15, aby započala práci na podobě Dohody ADR 2013. Skupina se zabývala výkladem ADR k označování přepravních jednotek, které obsahují nebezpečné věci balené v omezených množstvích. Oddíl 3.4.10a) ADR 2009, resp. 3.4.13a) ADR 2011 předpokládá, že přepravní jednotky, v nichž jsou přepravovány nebezpečné věci balené v omezených množstvích, musí být vpředu a vzadu označeny označením pro omezená množství, pokud již nejsou označeny oranžovými tabulkami. Protože mínění delegátů bylo nejednotné, bylo rozhodnuto, že Švýcarsko (které o výklad požádalo) pro příští zasedání připraví návrh změny ADR. Bylo též rozhodnuto nově zpracovat kapitolu 8.2, která se týká školení řidičů. Společný návrh SRN a Švýcarska na označování návěsů bez tahačů, jako v „kompletním“ stavu při odstavení např. na parkovišti, byl odmítnut. Naopak byl přijat návrh Francie na to, aby v odstavci 9.2.2.6.3 (elektrické přípojky) byl zapracován odkaz na normu EN 15207. Na návrh SRN byl do sloupce 14 tabulky A doplněn u UN 1373, 1442 a 3175 kód vozidla AT, protože tyto látky mohou být přepravovány v přemístitelných cisternách. Došlo k drobným změnám v kapitole 6.12 týkající se mobilních jednotek přepravujících výbušniny (MEMU). Zástupci FIATA, IRU a CEFIC

upozornili, že řada smluvních států dosud neprovedla kategorizaci a označení silničních tunelů, které mají být označeny od 1. ledna 2010 podle ADR, což vede k velkým logistickým problémům. Problémem by se měl zabývat výbor pro vnitrozemskou dopravu EHK OSN.

Výše uvedené navrhované změny vycházejí z pracovních dokumentů předložených společným zasedáním RID/ADR/ADN ke schválení pracovní skupině ADR. Upozorňuji, že změny nemusí být konečné, nezahrnují všechny navrhované změny a jejich znění nemusí korespondovat s konečnou finální verzí. Přehled je pouze orientační a nelze ho brát jako konečný návrh změn. Celkové změny budou uveřejněny Ministerstvem dopravy ve Sbírce mezinárodních smluv, a teprve po té budou považovány jako finální a právně závazné pro subjekty pohybující se na poli přeprav nebezpečných věcí v České republice. [10]

4 TECHNICKÁ ZPŮSOBILOST VOZIDEL

Způsobují samozřejmě i nemalé hmotné škody (na pozemních komunikacích, domech), tak i ohrožují životní prostředí. Zákon č. 56/2001 Sb. v § 37 [8] obecně upravuje technickou nezpůsobilost vozidel takto:

Silniční vozidlo je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích pokud pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích,

- poškozuje životní prostředí nad míru stanovenou prováděcím právním předpisem
- provozovatel vozidla neprokáže jeho technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích způsobem stanoveným tímto zákonem,
- byly na vozidle provedeny neschválené změny anebo zásahy do identifikátorů vozidla, například VIN.

5 HODNOCENÍ ZÁVAD

Dle zákona 56/2001 Sb. §36, odstavec 4, je uvedeno:

„Technický stav silničních vozidel v provozu na pozemních komunikacích je oprávněna v rámci dohledu na bezpečnost silničního provozu kontrolovat Policie České republiky podle zvláštního zákona“ jež je směrnice 2000/30/ES

V §36 vyhlášky č. 341/2002 Sb. jsou uvedeny závady na vozidle, pro které může Policie ČR při silniční kontrole vozidlo vyřadit z provozu, z důvodů ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Závady jsou v odstavcích rozděleny do jednotlivých oblastí a taxativně výjmenovány. Vedle technických závad je zde i řešena otázka překročení nevyšší povolené hmotnosti nebo rozměrů vozidla, či nepovolené zapojení do jízdní soupravy. Závady jsou v jednotlivých oblastech uvedeny velice stroze a nepokrývají všechny závady uvedené ve směrnici 2009/40/ES, resp. Vyhlášky č. 302/2001 Sb.

Závady jsou podle nebezpečnosti rozděleny na:

- Závady pro které nesmí být vozidlo dále použito v provozu na pozemních komunikacích s výjimkou nouzového dojetí
- Závady, pro které je vozidlo nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích

Příloha č.7 k vyhlášce č. 302/2001 Sb. je zpracována pro provádění technických prohlídek ve znění směrnice rady 2009/40/ES ve stanicích technické kontroly (STK), které se provádí na

kontrolních linkách vybavenými předepsanými měřicími a kontrolními přístroji. Technické kontroly mimo STK řeší legislativa pouze u zemědělských a lesnických traktorů a jejich přípojných vozidel tzv. „mobilním způsobem“

Technické prohlídky provádí STK dle §60 zákona č. 56/2001 Sb. a musí splňovat stanovené podmínky a být držiteli „Osvědčení o odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek vozidel“

Ke každému kontrolnímu úkonu budu ve své disertační práci zpracovávat komplexní metodiku a analýzu provádění kontroly i způsob hodnocení zjištěných závad, při čemž při technické prohlídce musí být na vozidle prováděny všechny předepsané kontrolní úkony.

Ve vytvořené komplexní metodice mé disertační práce budou tyto závady řešeny v souladu s §49 zákona 56/2001 Sb. [8], kde jsou závady označeny:

- Lehká závada (označeno A), která nemá vliv na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
- Vážná závada (označeno B), která ovlivňuje provozní vlastnosti vozidla a nepříznivě působí na životní prostředí, ale neohrožuje bezprostředně bezpečnost jízdy vozidla nebo provoz na pozemních komunikacích.
- Nebezpečná závada (označeno C), která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy silničního vozidla nebo provoz na pozemních komunikacích.

Stupně hodnocení závad při silniční technické kontrole užitkových vozidel		
	Závady na vozidle, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích podle §36 odst. 10 Vyhlášky č. 341/2002 Sb.	Závady na vozidle, pro které je vozidlo nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích.
	Závady na vozidle, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích podle §36 odst. 2 až 9 Vyhlášky č. 341/2002 Sb.	Závady na vozidle, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Vozidlo nesmí být použito v provozu na pozemních komunikacích s výjimkou nouzového dojetí .
A	Závady vycházející z přílohy č. 7 vyhlášky č. 302/2001 Sb.	Lehká závada , která nemá vliv na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
B	Závady vycházející z přílohy č. 7 vyhlášky č. 302/2001 Sb.	Vážná závada , která ovlivňuje provozní vlastnosti vozidla a nepříznivě působí na životní prostředí, ale neohrožuje bezprostředně bezpečnost jízdy vozidla nebo provoz na pozemních komunikacích.
C	Závady vycházející z přílohy č. 7 vyhlášky č. 302/2001 Sb.	Nebezpečná závada , která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy silničního vozidla nebo provoz na pozemních komunikacích.

Tab. 1 – Stupně hodnocení závad.

Tab. 1 – Levels of assessment of defects.

6 TECHNICKÉ POŽADAVKY

Tuto komplexní metodiku v mé disertační práci budu konceptovat ve smyslu, jaký tu naznačím pro všechny technické skupiny a části vozidel, které lze vizuálně zjistit, například v terénu po nehodě.

Rozdělím vozidlo z hlediska technických požadavků na několik skupin a ty dále na části vozidel, kterými se budu dále zabývat. [7]

Budou skupiny:

BRZDOVÝ SYSTÉM A JEHO ČÁSTI

- Pravidla pro zkoušení nebo kontrolu brzdového systému podle přílohy II. Směrnice 2000/30/ES
- Provozní brzda – těsnost brzdové soustavy / výstražné zařízení (signalizace poklesu tlaku vzduchu)
- Převod provozní brzdy
- Provozní brzda – stav / zdvih pedálu
- Brzdové hadice a potrubí
- Klíče brzd – zdvih pák
- Brzdové válce
- Brzdové obložení / brzdové destičky
- Kotouče, bubny brzd
- Parkovací brzda – zdvih páky / převod parkovací brzdy
- Spojovací hadice / spojkové hadice
- Brzdové systémy ABS / EBS
- Zátěžové regulátory a omezovače tlaku v brzdných soustavách
- Samočinná brzda přípojného vozidla (zabezpečovací zařízení)

VÝFUKOVÝ SYSTÉM

- Výfukové potrubí – vyústění / stav

OPACITA VÝFUKOVÝCH PLYNŮ (naftové motory)

MECHANISMUS ŘÍZENÍ

- Volant / plynulost převodu síly, sloupek řízení
- Převodka řízení
- Klouby, páky a tyče řízení – vůle / stav
- Posilovač řízení – těsnost/činnost

SVĚTLOMETY, SVĚTELNÁ A SIGNALIZAČNÍ ZAŘÍZENÍ

- Dálková světla – povinnost – počet – umístění – el. zapojení světel – svítivost – přepínání potkávacích a dálkových světel
- Přední mlhový světlomet, mlhový světlomet orientovaný směrem dozadu, zadní mlhová svítidla
- Zpětný světlomet
- Denní svítidla
- Obrysové svítidla – přední / zadní / doplňkové obrysové / volitelné zadní
- Obrysové svítidla – boční
- Brzdové svítidla – počet / umístění / činnost
- Směrové svítidla / výstražný signál nebezpečí – počet / umístění / činnost
- Odrazky

- Osvětlení zadní RZ
- Desky zadního značení těžkých a dlouhých vozidel
- Nápadné značení
- Elektrická instalace / spojovací kabel / zásuvka (vidlice)

KOLA / PNEUMATIKY

- Kola upevnění, disky kol
- Pneumatiky – konstrukce / druh dezénu / rozměr
- Pneumatiky – poškození / hloubka vzorku
- Pneumatiky – náhradní kolo – stav / upevnění

ZÁVĚSY KOL (viditelné závady)

- Náprava – vidlice přední / zadní
- Kola – vůle v zavěšení / uložení
- Pérování – přední / zadní
- Tlumiče – stav
- Stabilizátor
- Spojovací hřídele a klouby
- KAROSERIE (viditelné závady)
- Rám nosná část – lomy, praskliny, koroze, spojení dílů
- Nárazníky přední, zadní a boční ochranné zařízení proti podjetí
- Kryty kol (blatníky) lapače nečistot
- Skříň karoserie (kabina řidiče / přepážka)
- Schůdky / držadla
- Dveře
- Zasklení vozidel – otevírání / zasklení a clona proti slunci
- Stěrače skla / odstřikovače
- Zařízení pro nepřímý výhled
- Sedadla – upevnění / počet / stav
- Bezpečnostní pásy, kotevní úchyty
- Podlaha, bočnice, zvedací čelo
- Plachta
- Sklápěcí zařízení
- Zařízení ke spojování vozidel, pojistné spojovací zařízení

TACHOGRAF (montáž a funkce)

- Rychloměr, tachograf

OMEZOVAČE RYCHLOSTI (montáž a funkce)

- Zařízení na omezení rychlosti jízdy

ZJEVNÝ ÚNIK PALIVA A NEBO OLEJE

- Palivové potrubí, nádrž, záložní nádoby
- Těsnost – únik oleje / maziva

7 VLIV TECHNICKÉHO STAVU VOZIDLA NA BEZPEČNOST PROVOZU

Určitě by bylo ideální mít co nejnovější vozový park, který by měl výborný technický stav. Ovšem skutečnost je poněkud odlišná. Běžné automobily jsou projektovány se životností 150 až 250 tisíc kilometrů a šest až osm let v závislosti na typu vozidla. Je třeba říci, že bohužel nejrychleji stárnou prvky pasivní bezpečnosti, jako jsou airbagy či bezpečnostní pásy. Určitě však můžete předpokládat, že pokud budete vozidlo zatěžovat přesně podle předpokladů konstruktérů, bude jeho životnost shodná s výpočtní. Vystavíte-li jej ale jinému než navrhovanému spektru zatížení, např. luxusní vozidlo navržené převážně pro dlouhé cesty konstantní rychlostí provozované ve městě anebo naopak malé městské vozítko provozované na dlouhých dálničních cestách, můžete si být jisti, že životnost vozidla bude nižší. Zatímco průměrný věk osobních vozů na silnici většiny „starých“ členských států EU je zhruba 7 – 8 let, ve většině „nových“ členských států je to okolo 15 let. [3] To znamená, že v době, kdy EU přijímá jedny z nejprísnejších environmentálních norem pro nové automobily na světě, velká většina vozů na silnicích významného počtu členských států není vybavena dokonce ani katalyzátory. Ve skutečnosti vozový park ve většině nových členských států dokonce dále stárne. To vyplývá z mohutného nárůstu importu ojetých automobilů od okamžiku vstupu těchto zemí do EU v roce 2004. Stáří vozidla se projeví právě v extrémní situaci, kterými jsou krizová brzdění s vyhýbáním anebo samotná srážka. V jednom případě se projeví vůle v podvozku, ve druhém případě stáří spojů v karoserii. Při průměrném stáří vozidel 14 let u nás nemůžete od vozidel pohybujících se na našich silnicích očekávat mnoho. Ani při sebelepší údržbě se staré vozidlo novému nevyrovná. Počítejte s tím a nahrazujte takové nedostatky svých automobilů alespoň značným předvídáním dopravní situace, abyste se krizové situaci zcela vyhnuli. Kontrolou technického stavu vozidla přímo v provozu se zabývá policie. Drobné technické nedostatky zjištěné při silniční kontrole řeší policie na místě a to blokovou pokutou do výše 2000 Kč. Případné odstranění jakékoliv závady je nevymahatelné a nekontrolovatelné. Policie není oprávněna odebrat osvědčení o registraci vozidla, ale může zakázat další jízdu, ovšem tohoto institutu využívá až při mimořádném ohrožení bezpečnosti. Postihy platné při řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu a řeší se jen ve správním řízení. Je zde rozpětí sankce od 5000 do 10000 Kč, zákaz řízení na 6 měsíců až 1 rok a odebrání 5 bodů. [6,8]

8 VLIV TECHNICKÉHO STAVU VOZIDLA NA NEHODOVOST

Přestože špatný technický stav vozidla není na prvním místě při nehodovosti, nelze ho brát na lehkou váhu. Způsobuje každoročně množství dopravních nehod, při kterých dochází nejen ke škodám na majetku, ale i velmi často k různým zraněním osob, v nejhorším případě ke ztrátám na životech. Přesto, že se počet dopravních nehod v poslední době snižuje, nejsou statistická čísla zanedbatelná. Důsledky těchto nehod nedopadají jen na jejich přímé účastníky, ale i na stát. Důležité je postavit se tomuto problému čelem a ten stav změnit. Statistiky uvádějí jako nejčastější příčiny dopravních nehod špatné jízdní vlastnosti vozidel. Zejména se jedná o nesouměrné působení brzd, nedostatečný brzdový účinek parkovací brzdy, únik brzdové kapaliny, nadměrné poškození pneumatik, nedostatečná hloubka dezénu pneumatik, lomy a praskliny rámu nebo nosných částí karoserie, špatné osvětlení vozidel a nesprávné uložení nákladu. Příčinu lze hledat ve stáří vozidel. K většině dopravních nehod jsou přivoláni soudní znalci, aby dokázali potvrdit nebo vyvrátit jako příčinu dopravní nehody

nevyhovující stav dopravního prostředku, stanovení příčin poruch, rozhodnutí, zda nebyly při předchozí údržbě či opravě vozidla zanedbány obecně platné opravárenské postupy nebo postupy předepsané výrobcem vozidla. Popřípadě jednoznačně analyzovat vznik závady a provedení kompletní analýzy nehodového děje. Hlavní prevencí je provádění technické kontroly vozidel v pravidelných intervalech stanovených státem. Tu může provádět pouze ten, jemuž příslušný krajský úřad udělí oprávnění k provozování stanice technické kontroly za splnění zákonem stanovených podmínek. [1]

9 VLIV TECHNICKÉHO STAVU VOZIDLA NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Automobilní doprava se vyznačuje kromě velmi významných negativních energetických a ekologických důsledků řadou dalších velmi nežádoucích následků. Plynové exhalace, emitované mikročástice a hluchost nepříznivě ovlivňují zdraví obyvatelstva. Dalším z preventivních způsobů zajištění kvalitního technického stavu vozidla je provádění měření emisí. Zde dochází k měření výfukových plynů, kontrole dílů a řídicího systému, jenž mají vliv na emisi výfukových plynů a znečišťování prostředí. Kontrola je zaměřena na to, zda části silničního motorového vozidla, především motoru a příslušenství, ovlivňující tvorbu škodlivých emisí, jsou úplné, nepoškozené, funkční a bez zjevných vad, a zda hodnoty parametrů a vlastností emisního chování silničního vozidla po provedeném měření emisí a i po případném seřízení a odstranění zjištěných závad nepřekračují limity stanovené prováděcím právním předpisem. [2]

O co mi vlastně šlo? Chtěl jsem poukázat na možnost každého z nás ovlivnit technický stav svého vozidla. Jelikož i já jsem vlastníkem motorového vozidla a častým účastníkem silničního provozu, mnohdy mi zůstává rozum stát nad tím, jaké jezdící vraky potkám na silnici. Vrak definuje zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., kde je uvedeno, že je to silniční vozidlo, které je trvale technicky nezpůsobilé k provozu. Také zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů má termín autovrak pro úplné nebo neúplné motorové vozidlo, které bylo určeno k provozu na pozemních komunikacích pro účely přepravy osob, zvířat a věcí a stalo odpadem. Řidiči, kteří nedbají na dobrý technický stav auta jsou nezodpovědní nejen vůči sobě, ale i ohrožují i další účastníky provozu. Samozřejmě, že mezi námi jezdí auta, která mají různé závady, jež nejsou na první pohled vidět. O některých jejich majitelé vědí, jiné jsou skryté. Je otázkou osobní odvahy s jakým vozidlem vyjedeme na vozovku. Ale ruku na srdce, jak často otevřete kapotu svého vozu, abyste si provedli vizuální kontrolu? A co návštěva servisu? Taková každoroční prohlídka vozidla je velmi rozumná věc. Na kondici našich vozidel se také neblaze projevuje stav peněženek. Vím, že nemohou mít všichni zánovní vozidla, ale každý jednotlivec může v rámci svých schopností a finančních možností zajistit, aby vozidlo, s nímž vyrazí na silnici bylo v odpovídajícím technickém stavu. A pokud ne, tak by mu neměl být lhostejný osud jiných lidí a raději nevyjíždět. Na druhé straně je celá řada provozovatelů, kteří udržují vozidlo ve způsobilém stavu, chodí na pravidelné servisní prohlídky, dodržují termíny pro provádění technických kontrol a měření emisí, provádějí údržbu, kontrolují stav auta např. před dovolenou, přezouvají pneumatiky dle ročního období a nic nenechávají náhodě.

Najít východisko není jednoduché. Navrhoval bych několik účinných opatření. Velkému podílu emisí z aut se dá zabránit velmi jednoduše používáním katalyzátoru. Ten ovšem zvýší cenu auta asi o 5 %. Když jsou katalyzátory tak prospěšné, proč nejsou zavedeny ve všech zemích? Problémem totiž je, kolik jsou lidé ochotni zaplatit za ochranu proti emisím. O tom, jaké emise budou produkovat naše auta, rozhodují automobilky, ropné společnosti a vlády. Je

nutné si uvědomit, že koupí auta bez katalyzátoru budeme při každé jízdě přispívat k devastaci přírody kolem nás. A přírodu nelze ocenit v korunách. Je jen otázkou času, kdy na to přijdeme. Dále bych viděl jako velmi prospěšné provádět pravidelné technické kontroly u starších vozidel např. 8 a více let, v ročních intervalech a u nákladních aut po 10 měsících. Také náhodné silniční kontroly by měly být častěji zaměřeny na technický stav vozidla. Rovněž postihy by měly být přísnější a to nejen řidičů, ale i vlastníků vozidel. Jakmile by byla zjištěna při kontrole u vozidla nezpůsobilost tzn. vážná závada ihned vozidlo odstavit a buď provést opravu na místě, nebo odtahování vozidla do servisu na náklady vlastníka popř. odebrat osvědčení vozidla, provést jeho ekologickou likvidaci a to buď sám vlastník do 30 dnů nebo stát na náklady vlastníka. Takový postup by jistě omezil pohyb vozidel se špatným technickým stavem po pozemních komunikacích. Současně pokud by bylo prokázáno, že vozidlo má v nedávné době provedenou pravidelnou technickou kontrolu a je v tak vážně nezpůsobilém stavu, že se to nemohlo stát za tak krátkou dobu, bylo by vhodné prověřit příslušnou stanici technické kontroly a v případě zjištěných opakovaných případech tuto stanici uzavřít. Rovněž bych navrhoval zvýšit úroveň výchovy řidičů. Jednak častějším školením, pak osvětou zvyšovat povědomí veřejnosti o řádném technickém stavu vozidla, dále také zapojením médií do kampaně odpovědnosti řidičů v podobě např. Nemyslíš, zaplatíš. [1],[2],[4]

10 TECHNICKÉ SILNIČNÍ KONTROLY

Díky firmě CSPSD Praha jsem se dostal k celoročním výsledkům kontroly užitkových vozidel na území ČR, ze které jsem uvedl pro lepší přehled do tabulky, aby bylo zřejmé kolik bylo a jakých zkontrolovaných vozidel a v jakém počtu u nich byly nalezeny závady.

období kontroly	vozidlo						
	3,5 – 12 t	přívěs	přívěsová souprava	autobus	nad 12 t	návěs	návěsová souprava
leden 2010	715	29	377	17	242	6	1387
únor 2010	758	21	373	16	578	4	1823
březen 2010	918	25	360	31	611	0	2125
duben 2010	592	30	254	20	647	1	2416
květen 2010	560	21	248	12	699	1	2501
červen 2010	657	33	371	83	584	0	2035
červenec 2010	645	26	541	197	511	1	1991
srpen 2010	616	29	535	232	508	0	2033
září 2010	650	31	417	25	488	0	2051
říjen 2010	510	20	364	18	396	0	1988
listopad 2010	468	15	293	3	433	0	1701

prosinec 2010	211	13	67	8	122	0	1098
Celkem	7300	293	4200	663	5819	13	23149
Celkem vozidel	41437						

Tab. 2 – Závady dle ročního období a druhu vozidla. [9]**Tab. 2 – Defects according to the season and the type of vehicle. [9]**

V tabulce 2 jsou zobrazeny různé druhy vozidel, přívěsy a návěsy, kde tato tabulka je seřazena dle období kontroly, které je zde zaznamenáno po měsících. Z tabulky je zřejmé, že nejvíce se kontrolují návěsové soupravy. Dle této tabulky by se dalo také usuzovat poměrné zastoupení různých druhů vozidel pohybujících se po pozemních komunikacích na území ČR

	závady												
období kontroly	brzdy	výfuk	opacita	emise	řízení	světlomety	kola / pneu	závěsy kol	karoserie	tachograf	omezovač	únik paliva / oleje	zákaz jízdy
leden 2010	88	77	0	1	22	510	114	18	227	13	0	19	42
únor 2010	101	106	0	0	29	669	300	28	441	31	1	37	36
březen 2010	136	108	0	0	45	703	310	62	599	40	0	100	110
duben 2010	112	105	0	0	33	658	367	46	420	25	0	83	104
květen 2010	137	75	0	0	31	570	324	39	466	18	1	73	103
červen 2010	151	85	0	0	40	524	373	56	435	30	0	83	116
červenec 2010	191	82	0	0	21	584	237	46	374	24	0	75	85
srpen 2010	133	94	0	0	23	571	255	35	356	23	0	62	91
září 2010	149	107	0	0	19	618	247	39	336	18	0	72	100
říjen 2010	125	116	0	0	31	528	281	43	310	22	0	73	77
listopad 2010	108	82	0	0	19	387	166	21	261	22	1	64	68
prosinec 2010	65	34	0	0	13	172	173	7	171	11	0	62	15
Celkem	1496	1071	0	1	326	6494	3147	440	4396	277	3	803	947

Tab. 3 – Druhy závad. [9]**Tab. 3 – Types of defects. [9]**

V tabulce 3 jsou zobrazeny různé druhy závad, kde tato tabulka je seřazena dle období kontroly, které je zde zaznamenáno po měsících. Z tabulky je zřejmé, že nejvíce se porušení při kontrole užitkových vozidel má soustava světlometů a na dalších dvou místech s velkým počtem porušení je karoserie a pneumatiky. Dle této tabulky by se dalo také usuzovat

poměrné zastoupení různých druhů závad na užitkových vozidlech pohybujících se po pozemních komunikacích na území ČR.

11 ZÁVĚR

Domnívám se, že správný technický stav vozidel je naprosto zásadní pro bezpečnost silničního provozu. Je to ovšem běh na dlouhou trať. Ať už se to týká obměny vozového parku za novější, častější kontroly na silnicích, nové legislativní změny, účinné metody k dodržování vytvořených pravidel a jejich vymahatelnost, ale především přístup vlastníků motorových vozidel k jejich provozuschopnému stavu. A proto nezapomeňte, že technický stav vozidla je na zodpovědnosti každého provozovatele.

12 LITERATURA

- [1] KADRNOŽKA, Jaroslav. *Země se ubrání*. Praha. 2010 CERM. 240 stran
- [2] SEYMOUR, John., GIRARDET, Herbert, *Zelená planeta*. Mladá Fronta, Praha. 1993. ISBN 8020403965
- [3] <http://www.epravo.cz/top/clanky>
- [4] http://www.ibesep.cz/1084_ZASADY-BEZPECNE-JIZDY
- [5] Směrnice 2000/30/ES ze dne 6. Června 2000, o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství
- [6] http://www.autoskola-trebic.cz/userfiles/file/Zakon_361_2000_k_1_1_2009.pdf
- [7] <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakon.jsp?page=0&fulltext=&nr=13~2F1997&part=&name=&rpp=15#seznam>
- [8] <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakon.jsp?page=0&nr=56~2F2001&rpp=15#seznam>
- [9] <http://www.mej-cspds.cz/>
- [10] <http://ekoporadenstvi.ic.cz/ADR%20NOVINKY.htm>